

## **СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ РАБОТЫ ГОРОДСКОГО ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА: ВОПРОСЫ ФИНАНСИРОВАНИЯ**

*Демидович Ольга Анатольевна*  
*Научный руководитель - канд. экон. наук,*  
*доцент А.Д.Молокович*  
*(Белорусский национальный технический университет)*

В данной статье раскрыты причины убыточного состояния предприятий ГОПТ, освещены источники их финансирования и приведены возможные, по мнению автора, варианты усовершенствования функционирования системы предприятий ГОПТ.

Основными источниками финансирования городского общественного пассажирского транспорта (ГОПТ) являются доходы от реализации билетной продукции и средства бюджета (включая средства транспортного сбора и субвенции из бюджета на строительство метрополитена). Доля бюджетных средств в финансировании ГОПТ постоянно снижается, тарифы на перевозку возрастают, что при росте цен на другие виды услуг, в частности жилищно-коммунальных, ведет к снижению уровня жизни горожан и росту неплатежей населения за проезд. В 2003г. на эксплуатацию ГОПТ было необходимо 121,5 млрд. руб. За счет тарифов предполагалось покрыть 104,5 млрд. руб. Однако в связи с недостатком бюджетных средств на содержание ГОПТ на 2003 г. выделено только 65,8 млрд. руб.

Для обеспечения источника финансирования ГОПТ в 1997 г. был введен транспортный сбор, средства которого являются практически единственным источником обновления подвижного состава. Формирование средств на развитие ГОПТ за счет части платежей за топливо, регистрацию автомобилей, платы за парковки представляется возможным как для г. Минска, так всей республики.

Затраты на содержание ГОПТ в городе постоянно возрастают, что обусловлено ростом цен на топливо, энергию, запчасти; стареющим парком транспортных средств.

Налоговые платежи, которые вносят в бюджет предприятия ГОПТ (работающие себе в убыток), выглядят неправомерными, так как в основном налогооблагаемой базой является выручка от реализации, а не валовая прибыль. В этой связи было бы целесообразно пересмотреть порядок налогообложения предприятий ГОПТ. Уменьшение налоговой нагрузки на предприятия ГОПТ позволит сократить убытки и тем самым снизить размер бюджетных субсидий.

Следующим шагом могло бы стать привлечение к выполнению заказа на перевозки пассажиров негосударственных операторов на конкурсной основе, обеспечение равного доступа к государственной поддержке всех операторов независимо от их организационно-правовой формы, что способствовало бы формированию конкурентной среды на транспорте.

Одной из основных причин сложного положения ГОПТ является неполная компенсация затрат от перевозки льготных категорий граждан. В настоящее время в г. Минске почти половина населения (963 тыс. человек) имеет право на льготный проезд в общественном транспорте. Упразднение льгот только для лиц, имеющих спецзнак, может компенсировать предполагаемые годовые потери от льготных поездок.

Что касается действующей в настоящее время системы контроля на линии, то она недостаточно эффективна. Упростить процедуру контроля и повысить ее качество могло бы введение электронного компостера.

Единственным способом решения таких проблем является комплексная реформа, охватывающая все аспекты функционирования ГОПТ. Проведение такой реформы началось в феврале 2004 года с реорганизации управленческой структуры ГОПТ, создано КУП «Минсктранс», принявшего на себя функции ранее существовавших УП «Минский метрополитен», УП «Мингорэлектротранс» и УП «Минскпассажиравтотранс».